Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 76

КОМФОРТАБЕЛЬНАЯ «ДЕСЯТКА» ВАЗ-2110

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00076

9 772618 724302

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 76, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 300 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 28.11.2019.
Дата выхода в свет: 13.02.2020.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Сборка спинки заднего сиденья

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Комфортабельная «десятка» ВАЗ-2110

МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

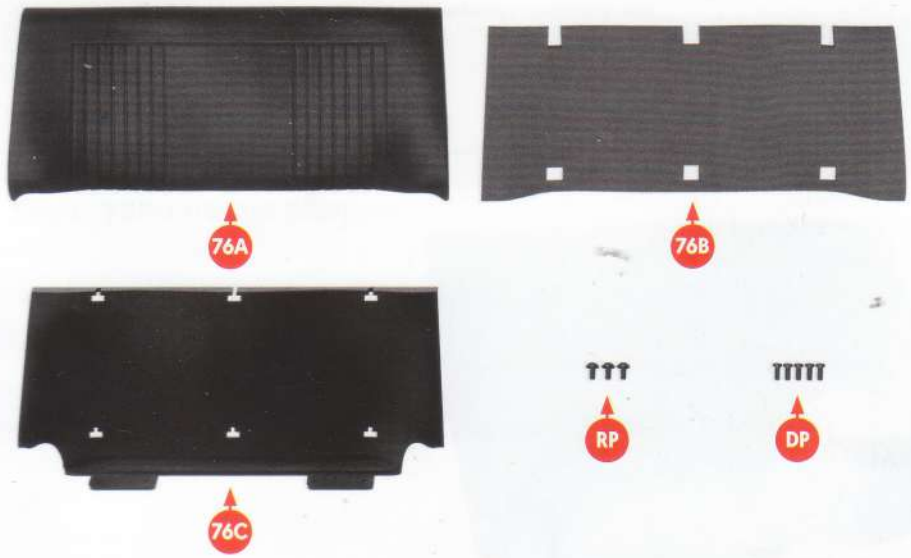
Солидный «Паккард твелв клаб седан»

Фотографии и иллюстрации:
6 (слева) © Mikhail Medvedev/ITAR-TASS, (справа) © stargal/Фотобанк Лори; 7 (вверху) © ITAR-TASS/Yulia Rubtsova, (в середине) © РИА Новости, (внизу) © Александр Володин/Фотобанк Лори; 8 (вверху) © Алексей Зарубин/Фотобанк Лори, (внизу) © РИА Новости; 9 © Сергей Рыбин/Фотобанк Лори; 10 (вверху) © частная коллекция, (в середине) © ТАСС, (внизу слева) © частная коллекция, (внизу справа) © Сергей Рыбин/Фотобанк Лори; 11 (вверху) © akg-images, (в середине) © Сергей Рыбин/Фотобанк Лори, (внизу) © FotograFF/Фотобанк Лори.

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Сборка спинки заднего сиденья

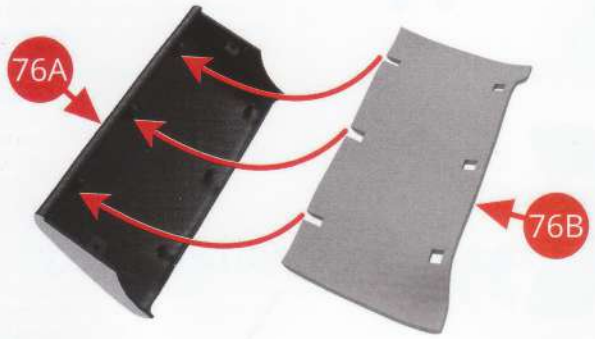
Используя детали, полученные с этим номером, смонтируйте спинку заднего сиденья вашей модели ВАЗ-2101.



- 76A Обивка спинки заднего сиденья
- 76B Наполнитель спинки сиденья
- 76C Каркас спинки заднего сиденья
- RP Винт М2,3 × 5,0 × 5,0 мм (3 шт.)
- DP Винт М2,3 × 5,0 мм (5 шт.)

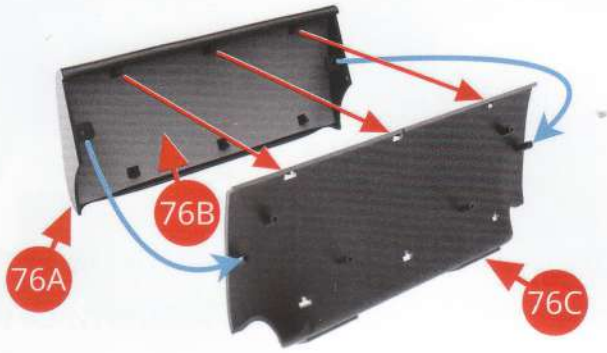
Схема сборки

1



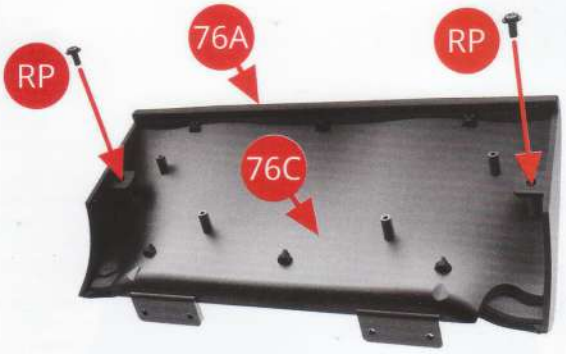
Вложите наполнитель спинки сиденья 76B в обивку спинки заднего сиденья 76A.

2



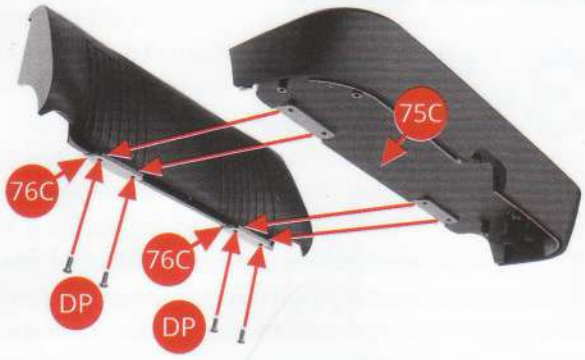
Наденьте обивку спинки заднего сиденья 76A на каркас спинки заднего сиденья 76C, заведя оба крепежных ушка, как указано синими стрелками.

3



Закрепите обивку спинки заднего сиденья 76A на каркасе спинки заднего сиденья 76C двумя винтами RP.

4



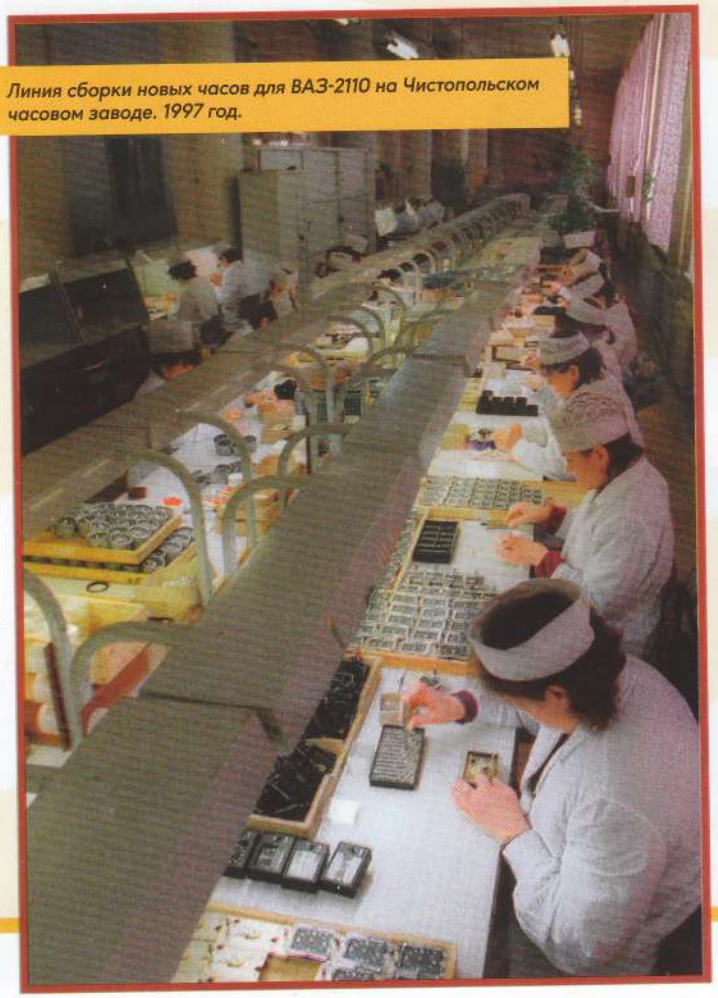
Состыкуйте верхнюю часть каркаса заднего сиденья 75C с каркасом спинки заднего сиденья 76C и скрепите их четырьмя винтами DP.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Комфортабельная «десятка» ВАЗ-2110

У каждого автомобиля есть свои достоинства и свои недостатки. ВАЗ-2110 не был исключением. «Десятка» стала прорывом отечественного автомобилестроения, и было бы отлично, если бы ее выпуск пришелся на конец 1980-х, а не на середину 1990-х годов.



Линия сборки новых часов для ВАЗ-2110 на Чистопольском часовом заводе. 1997 год.

На момент начала производства ВАЗ-2110, без сомнения, был самым современным отечественным автомобилем с точки зрения конструкции, комфортабельности и количества опций. Он не имел конкурентов на российском рынке, но только среди автомобилей российского производства.

Техническое описание

Автомобили малого класса ВАЗ-2110 (экспортное наименование Lada 110) с четырехдверным пятиместным кузовом типа седан (по международной классификации класс С) оснащались двигателями объемом 1,5 и 1,6 л, мощностью 58–68 кВт (79–92,5 л. с.), расположенными поперек моторного отсека. Первые серийные автомобили ВАЗ-2110 получили карбюраторный 8-клапанный двигатель ВАЗ-21083 объемом 1,5 л и мощностью 69 л. с. При этом максимальная скорость автомобиля составляла 162 км/ч, а средний расход топлива – 7,5 л на 100 км пути. Даже если учесть то, что двигатели на автомобилях ВАЗ-2110 и ВАЗ-21099 были одинаковые, «десятка» по динамике разгона и скорости показывала результат лучше на 12 %. Связано это было в первую очередь с уменьшенным коэффициентом лобового сопротивления. На смену карбюраторному двигателю пришел инжекторный. У нового 8-клапанного инжекторного двигателя объем

ВАЗ-2110 – полицейский автомобиль специализированной роты ДПС ГИБДД УМВД России по Вологодской области. 2013 год.

остался прежним (1,5 л), а вот мощность выросла до 79 л. с., также возросла и максимальная скорость – теперь она составляла 170 км/ч.

В дальнейшем, вплоть до окончания выпуска, автомобили комплектовались только двигателями рабочим объемом 1,6 л: 8-клапанным (ВАЗ-21114) и 16-клапанным (ВАЗ-21124) с системами распределенного впрыска топлива и трехкомпонентными нейтрализаторами выпуска отработавших газов с обратной связью. Двигатели соответствовали нормам Евро-2 и Евро-3.

Силовой агрегат, состоящий из двигателя со сцеплением, коробки передач и главной передачи, собранных в единый блок, расположен поперечно в передней части автомобиля. Коробка передач автомобиля – механическая, пятиступенчатая – выполнена в одном картере с главной передачей и дифференциалом.

Кузов ВАЗ-2110 – несущий, цельнометаллический, сварной конструкции с навесными дверями, передними крыльями, капотом и крышкой багажника. Автомобиль ВАЗ-2110 – первый в России седан с открываемым из багажника лючком, ведущим в салон, что позволяет перевозить длинномерные предметы.

Передняя подвеска автомобиля независимая, типа «макферсон». Задняя подвеска на двух продольных рычагах, соединенных упругой поперечной балкой, с цилиндрическими пружинами и гидравлическими телескопическими амортизаторами.

Подготовка к серийному производству автомобиля ВАЗ-2110 в цеху АвтоВАЗа. 1995 год.

Автомобиль ВАЗ-2110 на Московском международном автосалоне ЛогоВАЗ-Манеж-93. 1992 год.

Дополнительные опции

В комплектации «норма» появились передние электрические стеклоподъемники (однако, как и в случае с механическими стеклоподъемниками, стекла убирались не полностью), велюровая обтяжка кресел и дверей, а также подголовники на заднем диване. В самой дорогостоящей комплектации «люкс» уже имелись бортовой компьютер, подогрев зеркал заднего вида и подогрев передних сидений.

Легковой автомобиль ВАЗ-2110. Современная фотография.

Раллийный автомобиль на базе ВАЗ-2110. Современная фотография.

Рабочая тормозная система с двухконтурным диагональным гидравлическим приводом имела встроенный вакуумный усилитель. Тормозные механизмы передних колес – дисковые, а задних – барабанные.

Интерьер салона

Приступая к созданию интерьера, дизайнеры АвтоВАЗа учли некоторые недостатки прошлых моделей и исправили их. Так, например, в «десятке» водитель сидит за рулем с вытянутыми ногами, а не как раньше, с согнутыми. Изменил свой внешний вид и сам руль, он стал намного эргономичнее. В нем появились две точки опоры для рук с подушкой, и он уже не перекрывает панель приборов. Рулевая колонка получила гидравлический усилитель и возможность регулировки по углу вертикального наклона. Но, невзирая на обновленное рулевое колесо, сам его обод кажется чересчур тонким. Дизайнеры применили мягкий пластик в приборной панели, что выглядит красиво и приятно на ощупь, а кроме того, существенно снижает вероятность посторонних шумов и скрипов. В этом отношении «десятка» выгодно отличается от «восьмерки» и ее «сестер» с их шумными салонами. На приборной панели присутствуют спидометр, тахометр, указатель уровня топлива и температуры двигателя. Самые главные датчики – спидометр и тахометр – заняли наиболее подходящее для них место в центральной части приборной доски, а указатели поворотов разместились по бокам. Вместе с тем по краям панели приборов сохранились совершенно архаичные клавишные переключатели.

Заднее сиденье достаточно удобно, но троим пассажирам на нем уже будет тесновато. Водитель и передний пассажир получили анатомические сиденья с подголовниками, которые механически можно регулировать как по углу наклона, так и по высоте. Исчез так надоедавший водителям валик в поясничном районе, который был на передних сиденьях автомобилей «восьмого» семейства. Однако боковая поддержка так и не появилась.

Салон стал немного уютнее благодаря новой обивке кресел и ворсистому потолку. Формованной осталась только дверная обивка, однако и она, в свою очередь, стала более качественной. Среди приятных мелочей – регулировка ремней безопасности по высоте и блокировка дверей при помощи центрального замка.

Автомобиль ВАЗ-2110. 2005 год.

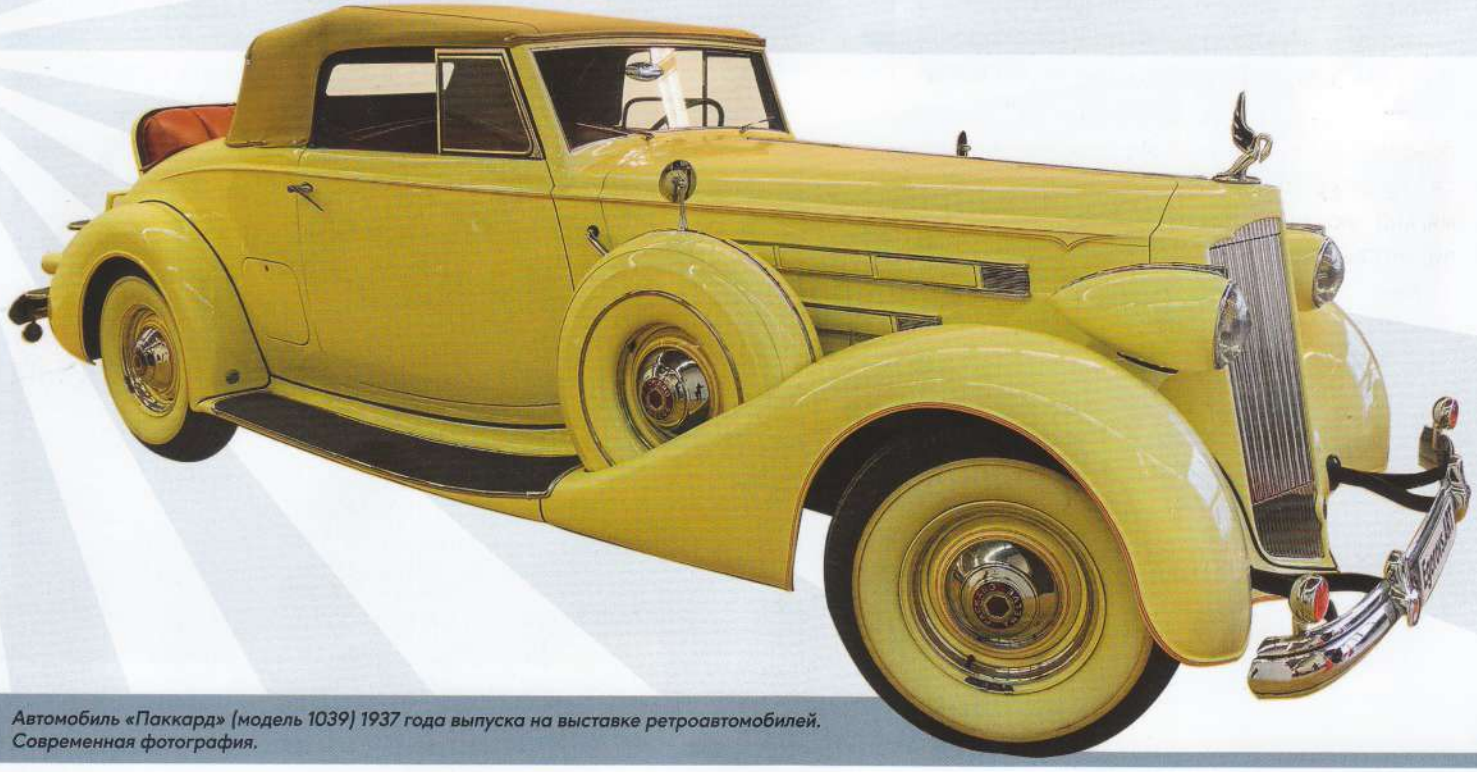
Солидный «Паккард твелв клаб седан»

«Паккард мотор кар компани» (Packard Motor Car Company) – одна из старейших американских корпораций, выпускавшая легковые автомобили с 1899 по 1958 год. Эта фирма всегда специализировалась на мощных и дорогих автомобилях.

Место лидера среди люксовых марок на американском рынке «Паккард мотор кар компани» заняла после Великой депрессии. Даже не имея в производственной программе дешевых бюджетных автомобилей, корпорация «Паккард» достаточно спокойно преодолела кризисные годы.

Дитя Великой депрессии

В разгар Великой депрессии на выставке в Детройте в 1931 году публике был представлен новый «Паккард» с двигателем V12 Twin-Six, который через пару лет получил оригинальное название «Паккард твелв» (Packard Twelve). Хотя 12-цилиндровый двигатель разрабатывался для совершенно новой переднеприводной модели, но рынок сказал свое слово. Серьезная конкуренция со стороны фирм «Кадиллак»



Автомобиль «Паккард» (модель 1039) 1937 года выпуска на выставке ретроавтомобилей. Современная фотография.

и «Линкольн» (первая из них уже представила великолепный 16-цилиндровый мотор) не позволяла создать переднеприводный автомобиль, имевший слишком высокую себестоимость. К тому же разработка переднего привода требовала времени, а потребитель ждал появления роскошных автомобилей. Следуя тенденциям автомобильной моды того времени, дизайнер Джесс Винсент создал новый флагман компании. Автомобиль получил стремительный профиль с длинным капотом, доходящим до лобового стекла. По бокам капота были смонтированы поворачивающиеся вентиляционные заслонки. Над кузовами «Паккард твелв» трудились не только инженеры завода, но и такие известные кузовные компании, как «Дитрих» (Dietrich), «Ле Барон» (Le Baron) и «Брунн» (Brunn), выпустившие огромное количество разновидностей модели, среди которых были двух- и четырехдверные, открытые и закрытые. Но всех их объединяла общая стилистика, подчеркнутая фирменной радиаторной решеткой, которая выделяла «Паккард твелв» в автомобильном потоке.

Несмотря на внешние различия модификаций, технологически «Паккард твелв» был один. Единый V-образный двенадцатиклапанный двигатель объемом 7,3 л имел верхнее расположение клапанов, оснащался двухкамерным карбюратором и агрегатировался с полностью синхронизированной трехступенчатой трансмиссией.

До модернизации 1934 года мощность мотора составляла 160 л. с., затем возросла до 180 л. с. Этого вполне хватало для того, чтобы разогнать двухтонную машину до скорости в 165 км/ч, при этом расход топлива составлял 26–28 л на 100 км. В тормозную систему «Бендикс» (Bendix) с барабанными механизмами и механическим приводом на все колеса в 1934 году стали устанавливать гидропривод и вакуумный усилитель. В том же 1934 году была запущена короткобазная версия, а для бронированной модификации смонтировали усилители сцепления и рулевого управления. Внешне модернизация 1934 года отличалась другим исполнением крыльев, подножек и капота.

Салон ретроавтомобиля «Паккард». Современная фотография.

Фигурка баклана на капоте автомобиля «Паккард». Современная фотография.

Но главный акцент был сделан не на скоростные характеристики, а на легкость вождения и плавность хода без шумов и вибраций. В этом немалая заслуга рамной конструкции. К X-образной лонжеронной раме поначалу крепились полуэллиптические листовые рессоры, которые после модернизации 1936 года сменила независимая

Прогулка в ретроавтомобиле «Паккард». Современная фотография.

Автомобиль «Паккард» (модель 1039) 1937 года выпуска на выставке ретроавтомобилей. Современная фотография.

пружинная подвеска с гидравлическими амортизаторами. Роскошь экстерьера подчеркивали семнадцатидюймовые колеса и двойные хромированные бамперы.

Правительственная машина

В 1930-х годах автомобили с бакланом на решетке радиатора (на части машин 1929–1932 годов выпуска ставили фигурку Адониса) приобрели короли Норвегии и Югославии. На «паккардах» ездили король Египта Фарук, император Японии Хирохито, президент Мексики Л. Карденас-и-дель-Рио и куда более известные политические деятели – президент США Франклин Рузвельт и лидер СССР Иосиф Сталин.

Существует точка зрения, что «Паккард твелв» 14-й серии (изготовлено всего 214 автомобилей) был бронирован в США и отправлен в СССР в качестве подарка от президента Рузвельта И. В. Сталину. Однако с чего бы это вдруг Рузвельт решил сделать подарок советскому лидеру? Если учесть, что США признали СССР только в ноябре 1933 года, и тот факт, что лидеры двух стран впервые увидели друг друга в 1943 году в Тегеране, то это выглядит довольно странно.

Более достоверна версия обычной покупки автомобиля. Выбор Сталина пал на «Паккард твелв» не случайно, поскольку до этого он уже пользовался другим автомобилем этой фирмы – «Паккард твин сикс» (Twin Six). Относительно скромный семиместный лимузин приобрели за 3580 долларов. Еще 5000 долларов ушло на броню, установленную в лучших мастерских Германии. В этой версии смущает только бронирование в Германии, причем уже после прихода к власти Гитлера. Но по другим данным, автомобиль бронировался все-таки в США в ателье «Дархэм» в Пассадене. Автомобиль получил целиком бронированный изнутри кузов, хотя присутствовали и некоторые деревянные детали. На машине были пуленепробиваемые стекла толщиной 50 мм, поворотные форточки окон, а также бронированное днище. Бронированная дверь, например, весила 350 кг. А весь автомобиль весил 7 т, обладал невероятной колесной базой в 3,7 м, но при этом был весьма послушен в управлении и мог похвастаться завидной динамикой.

И. Сталин выходит из личного автомобиля «Паккард». 1937 год.

Колпак колеса ретроавтомобиля «Паккард твелв» 1937 года выпуска. Современная фотография.

В последний путь

Иосиф Сталин пользовался автомобилем «Паккард твелв» до самых последних дней своей жизни. Именно «Паккард твелв» в последний раз отвез его на подмосковную дачу в Кунцево, где он скончался. Это было в 1953 году.

Автомобиль «Паккард» с откидным верхом 1934 года выпуска на ралли ретроавтомобилей «Пекин–Париж 2013». Самара. 2013 год.

В НОМЕРЕ 77

- СБОРКА ЗАДНЕГО СИДЕНЬЯ
- ЗВЕЗДА БЕЗДОРОЖЬЯ: ГАЗ-69

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- НИЖНЯЯ ЧАСТЬ КАРКАСА ЗАДНЕГО СИДЕНЬЯ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!